

**Le patrimoine maritime nord-catalan
et roussillonnais: De sa conception
à sa matérialisation**

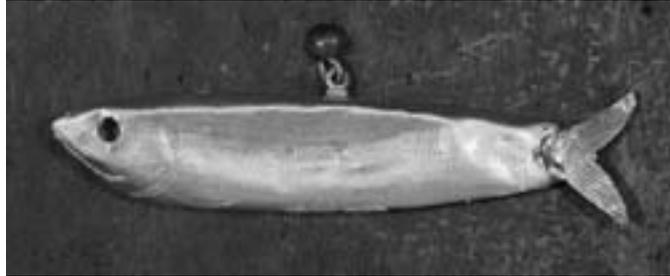
Samuel Vilevieille

La Catalogne Nord s'étend des Pyrénées-Orientales à l'étang de Salses Leucate. Au début du XX^e siècle, la pêche en mer était encore très développée, avec d'importantes flottes de barques

(120 barques à Collioure, 90 à Banyuls de la Marenda). Quelques exemplaires existent encore, nous allons voir comment ils ont pu franchir le cap du XXI^e siècle.



Cet article s'attache à retracer l'histoire et les tentatives de construction du patrimoine maritime nord-catalan au cours des quarante dernières années. Il se compose de deux parties: la première s'attachera à définir l'objet d'étude et la seconde essaiera de dresser, au travers d'exemples précis et concrets, un état des lieux de ce patrimoine actuellement.



En tant que chargé de mission «patrimoine maritime» j'aborderai les grands axes de cette mission unique au sein d'un Conseil Général français¹ (département). Le Ministère de la Culture français définit les grandes lignes de cette mission comme suit : «L'étude ethnologique du patrimoine maritime concerne non seulement l'architecture du littoral et les embarcations, mais également les techniques de pêche et la connaissance du milieu marin. Les correspondants de la mission initient et mènent des actions d'inventaire, de recherche et de conservation»².

Le travail d'inventaire touche les embarcations en premier lieu. Il permet de recenser le nombre de bateaux historiques présents sur le littoral, mais aussi les éléments d'origine conservés sur chacune des embarcations. Ce travail se fait actuellement dans toute la région Languedoc Roussillon avec l'aide de deux étudiants en maîtrise du Patrimoine³, mais aussi en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la Fédération Patrimoine Maritime Var Méditerranée fait un recensement. Le but de l'inventaire, à terme, est de dresser un état des lieux, c'est à dire un «instantané» qui donne une vue globale du patrimoine maritime à l'heure qu'il est. Pour être complet, l'inventaire des embarcations de la Catalogne Nord s'accompagne d'un contrôle sanitaire⁴, afin de surveiller ou prévenir les attaques de parasites sur les boiseries. Ces deux étapes répondent à des questions : Combien d'embarcations typiques de la Méditerranée reste-t-il? Dans quel état sont-elles? Combien sont à flot et combien sont

à terre? Quels sont les types d'embarcations les plus menacées? Quelles sont les mesures de restauration et de conservation à mettre en place?, etc. L'inventaire permet de dégager des urgences et des impératifs de sauvegarde, de

valorisation et de sensibilisation au patrimoine.

■ EN QUÊTE D'UNE DÉFINITION DE PATRIMOINE MARITIME

Le patrimoine maritime ne se limite pas aux bateaux, mais s'étend à tous les domaines touchant de près ou de loin la culture maritime. Quels sont ces domaines? La définition de Marc Pabois⁵ répond à cette question:

«Si la définition du patrimoine culturel maritime et lagunaire est relativement claire pour ce qui est des objets mobiliers, qu'il s'agisse de l'art des marins, des maquettes et des modèles de bateaux, des objets techniques liés à l'exercice de la navigation ou à la pratique de la pêche et, bien sûr, du patrimoine flottant, cette définition est plus complexe dès que l'on aborde d'une part la notion de territoire (car le concept de patrimoine maritime intègre également le paysage dans son ensemble) et d'autre part les éléments du bâti. Plus précisément on pourrait définir le patrimoine maritime et lagunaire comme l'ensemble de l'héritage du passé, matériel et immatériel ayant pour dénominateur commun l'eau, l'eau des mers, mais aussi celle des fleuves et de leurs affluents, des canaux et des lacs, tout en gardant bien à l'esprit que cet héritage est transmis à une communauté humaine dont les activités s'exercent en mer et sur le littoral ou en bordure des eaux intérieures»⁶.

Cette définition permet de retenir quatre éléments-clés dans la construction du patrimoine maritime.

Premièrement, les objets mobiliers : ce sont les maquettes et surtout les ex-voto. Il existe trois ex-voto clas-

sés au titre des monuments historiques dans les Pyrénées-Orientales. Le premier, dit «la sardine», date du XVII^e siècle. Il s'agit d'un pendentif en or représentant une sardine, offert par les marins de Collioure peut-être à la suite d'une pêche miraculeuse. Il témoigne de l'importance qu'avait cette activité à Collioure. Le deuxième, dit de «Joseph Lassale», c'est une composition sur carton et verre représentant un bateau avec l'inscription «Joseph Lassale coiffeur Olette». Cet ex-voto, qui date du XVIII^e siècle est plus énigmatique,



car le village d'Oleta est situé en montagne et n'a aucune tradition maritime. Et enfin, le troisième est aussi un tableau, une composition sur papier et carton sous verre portant l'inscription «Badie marinier de la classe de 1833 congédié à Toulon en 1841 Marne». Cet ex-voto, qui appartient au XIX^e siècle, a la particularité d'être le seul dans la région du Languedoc Roussillon à faire référence à «un grand fait historique» (pour reprendre l'expression des inspecteurs des monuments historiques), à savoir le naufrage de la corvette de charge «La marne» qui eut lieu en 1841. Ces objets renseignent d'une part sur les croyances et pratiques religieuses, et d'autre part font référence à l'histoire maritime. Ils témoignent aussi d'une longue tradition maritime dans le département des Pyrénées-Orientales.

Deuxièmement, nous avons tout ce qui est de l'ordre des techniques, que ce soit pour la navigation ou pour la pêche. Pour ce qui concerne la navigation généralement ce sont des instruments comme le sextant, le compas et les portulans (carte maritime). On sait que les marins pêcheurs d'ici n'utilisaient pas ces instruments de mesure, mais avaient recours à d'autres pratiques, notamment celle de répertorier sur un cahier les lieux de pêche en mentionnant des alignements à terre pour retrouver «les

bons coins», les rochers étant nommés de la même façon que les montagnes ou pics rocheux. Les éléments du paysage offraient des points de repère essentiels. Ces cahiers constituent une vraie source de renseignements, car ils livrent une lecture de la côte quasiment perdue pour tous.

Pour ce qui est de l'exercice de la pêche, tous les instruments qui y sont rattachés méritent une attention particulière. Les pratiques halieutiques ont complètement changé en moins d'un siècle, donc les filets, nasses et fouènes d'époque devien-

nent des pièces rares et des objets de collection qui, eux aussi, témoignent de techniques disparues ou en voie de disparition. Pour donner un exemple récent, qui s'attache au milieu lagunaire, le 1^{er} février de cette année France 3 a diffusé un reportage sur les derniers pêcheurs d'anguille de l'étang de Salses Leucate. Ce reportage a fait l'objet d'une page complète dans la presse du même jour, l'anguille est menacée de disparition et du même coup sa pêche, qui est sûrement une pratique ancestrale.

Selon un marin pêcheur à la retraite, les causes de l'extinction de l'anguille sont les suivantes: «La mission Racine avait pour but, dans les années soixante, d'aménager à grand coup de bulldozer notre littoral pour y faire venir les touristes de l'Europe entière. L'équilibre naturel a ainsi été rompu; la faune et la flore bouleversées, ce qui a forcément perturbé l'anguille. De plus, ces années là ont vu s'ouvrir l'étang sur la mer. Jusqu'alors, il était saumâtre, l'anguille était dans son élément. Puis, l'étang s'est vu doté de trois ouvertures (port Leucate, le grau des ostréiculteurs de Leucate et port Barcarès). Nous étions contre ce projet mais nous n'avions rien pu faire. Enfin, les rejets de certaines stations d'épuration n'ont pas arrangé la sauce. Avec tous ces éléments contre elle, comment voulez-vous que l'anguille survive?»⁷



Ce n'est pas seulement la disparition de l'anguille qui est présagée, mais celle d'un métier et d'une technique de pêche avec tout son armement. Les aménagements du littoral conditionnent les activités économiques et bouleversent l'équilibre naturel de la faune et de la flore, ce qui entraîne des mutations irréversibles.

Troisièmement, le patrimoine flottant composé des embarcations. Je développerai cette problématique dans le deuxième temps de cet article consacré à l'état des lieux.

Quatrièmement, la notion de territoire concerne évidemment la bande côtière, qui est la partie terrestre avec le paysage.

Le bâti doit être pris en compte, ce sont toutes les constructions directement liées aux activités maritimes. En 1998, un inventaire des équipements maritimes et portuaires en Languedoc Roussillon⁸, commandé par le Ministère de la Culture français et la Direction du Patrimoine, met en relief un certain nombre «d'équipements» traditionnels, c'est à dire les petits ports de pêche, l'habitat traditionnel avec les cabanes de pêcheurs, les prud'homies, les industries liées à la pêche, les ateliers de charpenteries de marine, les phares et sémaphores, etc.

Les quatre communes de la côte rocheuse, Cerbère, Banyuls, Port-Vendres et Collioure, possèdent beaucoup de ces équipements historiques. Le port de Collioure, les ateliers de salaison, le port de Port-Vendres, le phare du cap Béar, le sémaphore du cap Béar, la «ceinture d'airain» de Vauban, le port de Banyuls de la Marena, et le phare de cap Cerbère sont tous recensés.

Sur la côte sableuse, quelques cabanes de pêcheurs sont encore visibles. Cet habitat traditionnel présente des techniques de construction ancestrales à base de matériaux naturels (bois et sanills). Les pêcheurs occupaient ces cabanes (ou baraques) durant la saison de pêche. Cet habitat était encore très répandu au milieu du XX^e siècle, mais pour d'autres raisons, au printemps les citadins se préparaient leur été au bord de l'eau et construisaient ces mêmes baraques. Un petit village précaire s'installait paisiblement sur la plage. Cette pratique fut rapidement interdite au moment de l'expansion touristique⁹. Au bord de l'étang de Salses Leucate il existe tou-

jours quelques-unes de ces cabanes en sanills, où de vieux pêcheurs préparent la «bullnada» d'anguille.

Ces exemples déterminent le cadre de notre recherche et définissent l'objet d'étude «patrimoine maritime» dans toutes ses composantes. La conception ou la prise de conscience de l'existence d'un patrimoine culturel maritime propre à la Catalogne est relativement récente. C'est à travers l'histoire de ces quarante dernières années que cet article va tenter de la mettre en relief.

■ LE RENOUVEAU DES BARQUES

La prise en compte des barques, des pratiques halieutiques, de l'habitat traditionnel et de la vie quotidienne et matérielle propre au domaine maritime en tant que patrimoine débute dans les années 1970. Mais avant de rentrer dans le vif du sujet un petit rappel des faits est nécessaire. L'année 1968 sonne le glas pour les dernières barques de pêche catalanes, les grosses de plus de dix mètres, remontées sur les plages de Collioure et Banyuls. Il y a déjà plusieurs années qu'elles ne pêchent plus, leur utilité en tant qu'outil de travail n'est plus d'actualité, elles sont le témoin d'une pratique obsolète, la pêche au «sardinal»¹⁰ et à «l'anxove». Tombées en désuétude, ces pêches ne sont plus rentables et largement dépassées par les nouvelles techniques et les chaluts de Port-Vendres. Les «belles catalanes», celles qui ont fait écrire à Dufy «Collioure sans voiles c'est un soir sans étoiles» se flétrissent au soleil sur la plage et gênent les touristes qui affluent. L'expansion touristique prend le pas sur les petits métiers de la mer, les barques sont sacrifiées et brûlées.

Suite à la crémation des barques plusieurs initiatives voient le jour pour sauvegarder quelques unes de ces embarcations dispersées sur le littoral languedocien (les barques actuellement visibles ont été, pour la plupart, récupérées dans les départements voisins de l'Aude et de l'Hérault).

Le renouveau des barques catalanes a été amorcé en 1975 par un petit groupe d'hommes avec à sa tête Clovis Aloujes¹¹, qui a acheté et restauré le *Francis* construit à Banyuls en 1927 quelques années avant la motorisation,

aujourd'hui rebaptisé *Santa Espina*² en hommage à la célèbre sardane. Avec une autre barque *El Moreno* ils réalisent trois pêches au sardinal pour retrouver cette technique de pêche. À bord, ils sont aidés de marins pêcheurs retraités qui les guident dans les manœuvres, les vieux du village ont fouillé dans leur grenier afin de sortir d'authentiques filets pour l'occasion. Les barques sont grées avec d'anciennes voiles en coton. Un vent nouveau souffle sur les barques et les ramène peu à peu à revivre le temps d'une sortie en mer. De retour à quai c'est l'émotion qui prime, tout le monde est ravi de voir marins et pêcheurs décharger une maigre pêche, mais cela n'a aucune importance, car les vieux du village retrouvent les images qui ont bercé leur vie. Le passé resurgit et tout le monde se remémore le temps où les barques fleurissaient les plages de leurs couleurs bigarrées. Elles faisaient la fierté des Colliourencs quand elles arrivaient chargées de poisson, elles apportaient nourriture et devises pour vivre. La pêche était l'activité principale de la côte rocheuse durant les longs mois de chaleur. Puis la vigne complétait les ressources pour le restant de l'année. Ces reconstitutions de pêches sont synonymes de la conception naissante d'un patrimoine et d'une culture maritime propre à la Catalogne. Ces barques qui ont fait souffrir tant d'hommes lors de périlleuses sorties en mer, mais aussi lors des nuits passées au large où une couverture d'humidité salée enveloppait les marins dans leur sommeil, deviennent des objets de mémoire. Ces durs moments passés en mer sont la vision que gardent beaucoup de vieux marins pêcheurs, mais l'émotion reste intacte, la joie de voir les voiles latines sécher au soleil réchauffe les cœurs. Cette image perdure quelques années avec l'engouement de tous pour sauvegarder ces bateaux.

La Fondation de Collioure, qui à pour vocation l'étude des liens entre les patrimoines régionaux et les alternatives de développement¹³, rachète deux barques, la *Libre Penseur* (construite à Banyuls en 1903) dans un premier temps, et quelques années après la *Trouke B* (construite à Banyuls en 1909). Leur restauration se fait sur la plage comme à l'époque, véritable animation pour les vieux du village, surnommés les «ingénieurs». Ils accompagnent le

travail de leurs commentaires, conseils, souvenirs, et frappent d'anathème ou sanctifient dans la pure tradition maritime. Le chantier avance au rythme des coups de marteau pour calfater les bordés fraîchement posés, l'étau roulé au creux des mains prend sa place entre les planches pour l'étanchéité des coques. Les barques se refont une jeunesse en attendant de retrouver les flots non plus pour la pêche mais pour le bonheur de tous. Les anciens, sceptiques, face à ces barques qu'ils ont toujours connues, s'interrogent sur la volonté de ces jeunes. «Pourquoi faire revivre ces bateaux que l'on nous a forcé à abandonner? On nous a condamné à assister à leur crémation, remontés sur les hauteurs de Collioure, une à une les barques ont disparu.» Les anciens patrons pêcheurs, les yeux brouillés par des larmes de colère et de haine, étaient obligés d'assister à l'incendie criminel de leur bien, justifié par la volonté étatique de renouveler les flottes de pêche. Dépossédés de leur patrimoine familial, les années 1980 le remettent au goût du jour pour en faire un objet de découverte du plaisir de naviguer sous voile latine.

■ LA VALORISATION DU PATRIMOINE MARITIME PAR LA VOI D'UN PROJET DE PORT-MUSÉE

La Fondation de Collioure¹⁴, sous l'égide de Pigeat, va multiplier les efforts pour la valorisation du patrimoine maritime. Outre les deux barques restaurées, exposition et publications se succèdent, les Cahiers de Collioure en témoignent avec deux numéros sur les barques catalanes: un sur la coque et un deuxième sur la propulsion; un troisième numéro retrace la pêche au sardinal.

À la suite de cette expérience va naître une autre initiative, quelques années plus tard, avec le projet de port-musée de la voile latine sur la presqu'île de la Coudalère au Barcarès. Dans ce cadre, R. Bataille¹⁵ aura une démarche innovante puisqu'il va créer une collection unique d'embarcations à voile latine. Tous les bateaux rassemblés auront ce point commun, leur propulsion à la voile latine (la voile de la Méditerranée) et à la rame. Ce projet est précurseur car il n'y a pas deux tentatives similaires, de plus il permet de constituer la plus grosse collection



Els mestres d'aixes de la Catalunya nord comparteixen la mateixa tradició que els seus germans del sud, i, com ells, han assolit una gran reputació que encara conserven.



El que un dia havia estat part del paisatge litoral del Rosselló ara és un patrimoni que demana cura i una segona oportunitat.



La col·lecció de barques de Barcarès aplega una mostra molt completa de tipologies, varietats constructives i exemples concrets de l'obra d'afamats mestres d'aixa catalans.



El llagut propi de les nostres costes rep a França l'eloqüent nom de "barca catalana".



de bateaux de pêche méditerranéens. Le projet avait pour ambition de rassembler tous les types d'embarcations du bassin méditerranéen. Tous ces bateaux servaient aux différentes pêches que ce soit le sardinal avec les barques dites catalanes ou le chalutage avec les bateaux bœufs. On peut aussi observer des palengriers algériens, des pointus marseillais, un bateau maltais ou encore des barques d'étang (nacelle, bette, betou, betoune, negafol). Au total, près de quatre-vingt embarcations sont regroupées sur le site du port-musée¹⁶. La plus vieille barque date de 1898 et la plus surprenante est une nacelle de régate équipée d'un puits de dérive. Mais l'activité ne s'arrête pas là, deux ateliers de charpenterie, une voilerie et une corderie sont implantées sur le site. L'objectif est de conserver tous les éléments traditionnels de la culture maritime nord-catalane. À cette fin une cabane en sanills, pour représenter l'habitat traditionnel, est construite sur le site; la teinte des filets est reproduite dans un parols comme d'antan; les embarcations de mer et d'étang font l'objet de présentations différentes. Ce site en bordure d'étang associe milieu lagunaire et domaine maritime. Véritable havre de paix, les barques sont là pour se refaire une jeunesse avant de retrouver les flots. Malheureusement, l'histoire ne se déroule pas selon ce scénario, le port-musée cesse toutes activités en 1996.

La structure a fait faillite, aujourd'hui, il ne reste que des épaves, le site a été déserté par les ouvriers, charpentiers, formateurs encadrant, maçons et jardiniers, les barques seules occupent l'espace. La nature reprend ses droits et peu à peu la végétation envahit les lieux. Les barques, s'affaissent de plus en plus, les bois craquent et les coques se disloquent sous la morsure du soleil. Triste tableau ou véritable nature morte, tel est le spectacle que livre le port-musée. Collection à l'abandon, richesse oubliée, patrimoine en danger ou patrimoine assassiné. Plusieurs barques sont déjà à l'état de tas de planches, les ruines de bâtiments sont ouvertes aux quatre vents, le stock de dépliants publicitaires du site s'envole au rythme des bourrasques de tramontane. Une porte claque et crisse rabattue par le courant d'air, j'erre au milieu de ces restes tel le commodore d'une flotte fantôme.

Désolation, frustration, images de massacre, les effets du temps sont impitoyables et irrémédiables. Pas un jour ne passe sans que ces barques souffrent un peu plus de leur stockage à terre. Le port-musée de la voile latine est le plus gros cimetière marin de la Méditerranée.

■ **NOTRE-DAME-DE-CONSOLATION: L'HISTOIRE D'UNE RENAISSANCE**

Parallèlement à ce projet, un groupe de trois hommes se lance dans la restauration d'une barque. Durant quatre années d'effort acharné, ils vont la réparer avec toujours en tête le souci d'authenticité, de garder sa ligne originale, de conserver toutes les membrures et les varangues qui peuvent l'être, de la regréer à l'authentique. Leur motivation est la participation avec leur barque au rassemblement de vieux gréement à Brest en 1992.

L'histoire de cette barque est bien particulière. Construite en 1913, elle est le souhait d'un patron pêcheur, Michel Aloujes, dit Cartarola, qui à la suite d'un naufrage en 1912 et après avoir rendu grâce à l'ermitage de Notre Dame de Consolation se rend au chantier Ferrer et demande au mestre d'aixa : «Fes-me une barque la més grossa.» Cette barque sera baptisée *Notre-Dame-de-Consolation*, en hommage à la sainte patronne des pêcheurs de Collioure.

Durant la belle saison, la barque est armée au sardinal et à l'anxove, pour la pêche aux petits poissons bleus qui faisaient la renommée de Collioure. En hiver, elle est armée au bœuf (la pêche au chalut) et sort avec le Jean et Marie¹⁷. En 1924, la *Notre-Dame-de-Consolation* subit sa première transformation. Elle est équipée d'un moteur castillo de 30 chevaux et, l'année suivante, Michel Aloujes la cède à son fils Émile, qui continue d'exercer le métier. Armée pour la pêche, elle assurera son rôle jusqu'en 1942. À ce moment, le gouvernement de Vichy la réquisitionne pour la mettre à disposition des chantiers de jeunesse. Elle est ainsi basée à Banyuls de la Marenda sous l'autorité de la Marine Nationale. À la libération, tous les biens des chantiers de jeunesse sont attribués au Ministère de l'Éducation Nationale. Mais la barque reste à l'abandon sur la plage de Port-Vendres. C'est un pêcheur

La recuperació del patrimoni flotant passa també per la recuperació de les tècniques tradicionals de navegació.



Gràcies a l'esforç d'alguns, la vela llatina torna a solcar la mar catalana. Però encara queda molt per fer.



qui va l'acheter au terme d'un étrange contrat: il prend l'engagement de mettre la barque à la disposition des instituteurs du département douze fois par an pour «l'instruction nautique» des élèves et, en outre, de ravitailler en priorité les cantines scolaires avec le produit de sa pêche. Après cet épisode pédagogique, la barque connaît plusieurs propriétaires jusqu'en 1985, où elle est désarmée et est abandonnée à l'état de ponton devant la cathédrale d'Agde. C'est là que, la retrouvent ses trois propriétaires actuels: Michel Juncy, Jacques Portes et René Conte. Démarre alors une nouvelle vie pour cette barque. Le travail exceptionnel de restauration, réalisé par ces trois compères, sera primé du 4^e prix de restauration au concours de *Chasse-Marée*¹⁸ en compétition avec des charpentiers de marine professionnels. Depuis, ils ont écumé les rassemblements de voile latine de la Catalogne-Sud à l'Italie. Leur parcours est une réussite totale, la barque *Notre-Dame-de-Consolation* est classée au titre des monuments historiques en 1992. Bernard Vigne écrit dans *Chasse-Marée*: «Construite avant la motorisation et restaurée de façon exemplaire, *Notre-Dame-de-Consolation* est sans doute la plus élégante de toutes les barques catalanes subsistant à l'heure actuelle.»¹⁹

Cette barque et ses propriétaires, connus et reconnus de tous les acteurs du patrimoine maritime, sont actuellement le fer de lance du patrimoine maritime nord-catalan.



■ DU PATRIMOINE SUR LES PONTONS

D'autres initiatives voient le jour, avec notamment les pontons de vieux gréements à Canet-en-Roussillon. L'association des vieux gréements a fait le pari de rassembler des bateaux historiques. Elle expose sur deux pontons une série de bateaux bois, tous ne sont pas issus de la Méditerranée, mais parmi les embarcations à voile latine on peut noter la présence d'une coque de bateau bœuf datée de 1880. Ce bateau fait partie des plus vieux bateaux de France mais les nombreuses modifications qu'il a subies durant son existence le rendent méconnaissable. Ses actuels propriétaires travaillent à la reconstitution de son histoire. Ils envisagent par la suite une restauration pour lui redonner son allure originale, le mâter pour le regréer d'une voile latine, faire disparaître les apports de la modernité et lui offrir une nouvelle

jeunesse. À ses côtés, des barques catalanes sont amarrées avec un autre type de barque dont il ne reste que quelques rares exemplaires, un moure de poar, le *Lisieux* de 1904. Ces bateaux, construits à Sète (en Occitanie), servaient pour la pêche, le fret et aussi comme bateaux-pilotes. Facilement reconnaissable grâce à sa pièce d'étrave, qui de profil ressemble à un museau de cochon (d'où son nom occitan de «moure de poar»), ses bateaux ont été recyclés, à Sète, en bateaux de joute. La joute est un sport local où deux hommes, perché chacun sur un



portique fixé à l'avant de la barque, cherchent à se faire tomber à l'eau. Des rameurs propulsent l'embarcation jusqu'à ce que les jouteurs s'affrontent dans un ultime face à face qui conduira inévitablement l'un d'eux à l'eau. Les «moure de poar» transformés en bateaux de joute ont perdu leur pont et leur gréement pour laisser la place aux rameurs. Actuellement ces bateaux sont fabriqués dans des coques en aluminium qui n'ont plus aucun rapport avec les constructions bois originelles.

Parmi les trois bateaux de la Méditerranée classés monuments historiques deux sont dans les Pyrénées-Orientales, la barque *Notre-Dame-de-Consolation* et la goélette de charge *Le Principat de Catalunya* (originellement baptisée du nom de son armateur Miguel Caldentey, construite de 1913 à 1916 à Majorque). Cette goélette assurait le transport de marchandises (agrumes et amandes) depuis les Baléares jusqu'à Barcelone, Valence, Port-Vendres et Marseille. En 1988, elle a été classée monument historique. Depuis, son histoire semble s'arrêter dans le port de Canet-en-Roussillon où elle sombre au fond d'une darse.

■ LES FERNIERS CHANTIERS DE RESTAURATION

Pour faire une parenthèse dans l'aire géographique occitane, la ville de Sète héberge une association très dynamique, «l'association des Voiles Latines de Sète». Cette association organise, tous les quatre ans, un rassemblement de vieux gréements avec essentiellement des barques à voile latine. Cette rencontre a rassemblé en 2003 plus de cinquante barques de pêche méditerranéennes, autant dire que c'est le plus gros rassemblement de la Méditerranée française. Outre les embarcations que préserve cette association, actuellement ses efforts se concentrent sur la conservation du dernier atelier de charpenterie de marine bois. Le chantier Aversa²⁰ a débuté son activité à la fin du XIX^e siècle en réparant les barques catalanes que les pêcheurs Sétois achetaient à Collioure ou à Banyuls. Trois générations de charpentiers se sont succédées dans cet atelier et ont participé à l'évolution des coques bois tant avec l'apport de la motorisation qu'avec les innovations techniques en matière de pêche

(modernisation du chalutage). Ce lieu de mémoire du patrimoine maritime renferme tout un pan de l'histoire locale et des techniques de construction des bateaux. Le grand-père travaillait à l'aide du gabarit de Saint Joseph puis le père à utilisé les demi-coques pour réaliser des modèles plus gros et enfin le dernier des Aversa charpentier a utilisé les plans de forme.

En Catalogne-Nord sur le port de Canet-en-Roussillon, c'est le chantier Bernadou qui assure actuellement les restaurations des barques et autres bateaux bois. Il s'agit d'une entreprise familiale où père et fils se succèdent pour maintenir l'activité de charpentier. Ils travaillent comme autre fois, en extérieur sur l'aire de carénage, l'atelier de taille modeste abrite les outils et une barque en chantier. Ils sont spécialisés dans la restauration de bateaux et ne construisent plus, leur seul souci étant d'entretenir des vieux bateaux. Les grosses unités en réparation occupent plusieurs hommes et assurent la survie de cet atelier. Techniques modernes et traditionnelles se croisent selon les besoins. Parmi les barques en restaurations on retrouve *El Moreno* aujourd'hui baptisé comme à l'origine *l'Idéal*. Cette barque, qui a participé aux reconstitutions de pêche au sardinal avec la *Santa Espina*, à été victime à son tour d'un incendie criminel en 2001. Son propriétaire ne désespère pas de la voir naviguer à nouveau dans les eaux de Collioure. Pour sa restauration, Y. Bernadou et G. Girodeau n'ont pas hésité à parcourir le Vallespir pour retrouver des bois torts en alzine nécessaires aux formes de *l'Idéal*. Sa reconstruction se veut fidèle au modèle d'origine. Pour l'anecdote, ils ont pensé faire fabriquer des clous comme d'antan, mais cette idée a été abandonnée au privilège de matériaux modernes²¹.

Parmi les jeunes charpentiers de marine, Yann Pajot, installé dans le parc naturel de la Narbonnaise, s'est lancé dans la restauration d'une immense barque de transport du canal du Midi, la *Marie-Thérèse*, construite en 1855 à Toulouse. Ce projet de longue haleine s'insère dans la découverte que propose le Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement (CPIE) de l'île Sainte-Lucie. Il a comme objectif à la remise à l'eau de cette barque pour constituer un espace muséographique itinérant.

Pour terminer ce tour d'horizon du littoral, à Banyuls

El projecte de recuperar la vella fàbrica de pólvora de Paulilles dóna un bri d'esperança a un patrimoni marítim en perill.



de la Marena, l'Associació des Amis de la Mer et des Eaux publie le bulletin *L'Exocetus Volitans*²² en collaboration avec l'Associació Gironina d'Amics de la Mar, sous la direction de Jacques Centelles et Joaquim Pla i Bartina. Cette publication bilingue offre un ensemble d'articles de fond sur tous les domaines se rapportant à la mer tant au niveau de la faune et de la flore que de la construction navale ou de l'histoire maritime.



Et enfin, toujours à Banyuls de la Marena, la dernière née des associations de voile latine, Vela i Vent, vient d'acquérir la *Llevantine*, une barque catalane construite en 1927 au Barcarès par les chantiers de charpenterie marine Calvet. Cette barque se joint à trois autres déjà amarrées dans le port: la *Jean Gaspar* (construite à Valras), la *Moreneta* (construite à Sète) et la *Philomène* (pointu marseillais).

■ LA BARQUE CATALANE: UN SIGNE D'IDENTITÉ

Peu à peu la Catalogne-Nord renoue avec ses embarcations typiques, dont quelques rares exemplaires sont visibles dans les ports du littoral. Au total, une dizaine de barques catalanes sont à flot, dont seulement quelques-unes naviguent. Le patrimoine maritime nord-catalan a subi un rude coup du sort avec l'échec de la tentative de port-musée de la voile latine. Sa situation actuelle, déplorable, peut encore fournir une richesse patrimoniale inestimable. Pour cela le Conseil Général des Pyrénées-Orientales s'engage dans un projet de conservation et valorisation du patrimoine maritime qui doit prendre pla-

ce dans la friche industrielle de l'usine de dynamite Nobel, située dans la baie de Paulilles, au Cap Béar. Dans ce lieu exceptionnel, les anciens bâtiments utilisés pour le stockage des matières explosives seront réhabilités pour abriter les barques et installer un centre de conservation du patrimoine maritime. Les bateaux restaurés serviront de support pour développer l'histoire maritime de la Cata-

logne. Les pratiques halieutiques et la vie quotidienne du littoral tisseront la trame de l'histoire locale. Dans ce contexte, une partie de la collection sera destinée à de la muséographie, les choix de conservation veulent que l'on ne reconstruise pas ce qui a disparu. Dans ce cadre, seules quelques barques pourront revoir les flots comme collection itinérante capable de rejoindre les ports du littoral pour servir de «décor flottant». De ce projet devrait naître des partenariats avec la Catalogne-Sud, qui à largement développé la muséographie et les recherches dans le domaine maritime tant au sein du musée maritime de Barcelone qu'au musée de la pêche de Palamós, avec la chaire d'études maritime de l'Université de Gérone.

En conclusion, aujourd'hui les barques sont associées à l'identité catalane, mais aussi aux représentations folkloriques de la Catalogne-Nord, qui se donnent à voir sur des boîtes de gâteaux, sur des bouteilles de vin ou d'huile d'olive, sur les boîtes d'anchois, sur les guides touristiques, en mobilier urbain (décor de rond-point). Les barques sont une signature d'authenticité et un véritable signe d'identité. Depuis leur disparition du littoral, les barques, avec toutes leurs caractéristiques immédiate-

ment reconnaissables (mât incliné, voile latine, capian) participent pleinement aux stéréotypes de la Catalogne-Nord. Le patrimoine maritime ayant perdu une grande partie de sa visibilité, la tendance s'inverse pour lui donner une représentativité importante sur les produits commerciaux. À terme le projet de conservation et valo-

risation du patrimoine maritime nord-catalan devrait pallier à cette absence de visibilité pour donner toute sa dimension historique à ce patrimoine qui, des rois de Majorque aux flottilles de pêche du XX^e siècle, a fait du littoral catalan une voie de communication.

NOTES

1 Le suivi scientifique de cette mission est assuré par le Service Ethnologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) du Languedoc-Roussillon; le suivi technique et administratif dépend du Conseil Général des Pyrénées-Orientales.

2 In *La mission du patrimoine maritime*, Paris, Ministère de la Culture et de la Francophonie, 1993, p. 29.

3 Ces étudiants ont réalisé une base de données spécifique pour les embarcations à voile latine de la Méditerranée.

4 Le contrôle sanitaire se fait uniquement sur les embarcations de l'ancien port-musée de la voile latine, avec l'aide d'un architecte naval.

5 Conservateur en chef chargé de la mission patrimoine maritime et fluvial au Ministère de la Culture.

6 Marc Pabois, «Le patrimoine maritime et lagunaire en France, Bilan et perspectives», in *Les cahiers de la DRAC PACA, La construction des sources. Anthropologie maritime*, Déc. 1998, n°7, p. 12.

7 F. P. Vialaneix, «Il fut un temps où on pêchait l'anguille», in *L'Indépendant* du 1er février 2003, p. 27.

8 S. Pajot, *Inventaire des équipements maritimes et portuaires en Languedoc-Roussillon*, Narbonne, Conservatoire maritime et fluvial des pays narbonnais pour le ministère de la culture et de la francophonie-Direction du patrimoine, 1998, 477 p.

9 Alain Boissier, «La baraca du Roussillon, un habitat de pêcheurs et un mode de vie traditionnel», in *Chasse marée*, n° 21, pp. 40-47. Voir aussi *Bourdigou le massacre d'un village populaire*, collectif, Marcevol, éditions du Chiendent, 1979, 191 p.

10 Le sardinal est un long filet droit dérivant à mailles fines dans lequel les sardines se prennent par les ouïes. Il se cale au lever et au coucher du soleil.

11 Clovis Aloujes, *Les barques catalanes*, Toulouse, édition Loubatières, 1984, 32 p.

12 Cette barque navigue encore dans les eaux catalanes et est visible à Calella de Palafrugell, sur la plage de Port Bo.

13 J.-P. Pigeat, «La fondation de Collioure et l'étude de la marine catalane», in *Navigation et gens de mer en Méditerranée de la préhistoire à nos jours*, Actes de la table ronde du groupement d'intérêt scientifique sciences humaines sur l'aire méditerranéenne,

cahier n° 3, 1979, Aix en Provence, Maison de la Méditerranée, éditions du CNRS, 1980, pp. 129-139.

14 Cette fondation a été dissoute depuis.

15 Ancien directeur de la structure.

16 Durant les quelques années d'activité, le port-musée a accueilli plus de cent barques.

17 Cette barque est conservée au musée maritime de Barcelone.

18 Chasse-Marée est la seule revue d'histoire et d'ethnologie maritime existant en France. Elle organise aussi un concours de la meilleure restauration à l'occasion du rassemblement de vieux gréements de Brest.

19 Bernard Vigne, «La barque catalane *No-tre-Dame-de-Consolation*», in *Chasse-Marée*, n° 83, septembre 1994, pp. 24-31.

20 Voir l'article de Bernard Vigne, «Un siècle de construction navale à Sète», in *Chasse-Marée*, n° 162, juillet 2003, pp. 46-53.

21 On peut suivre la restauration de l'*Idéal* sur le site internet <http://sardinal.ideal.chez.tiscali.fr/>

22 Le sommaire des seize numéros de la revue, ainsi que certains articles, sont disponibles sur le site internet de l'ASAME: www.ifrance.com/asame

